TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

Tatry. Kolejka na Kasprowy. Fot. Jan Jaroszyński.



1936

LISTOPAD

11

cena 50 gr.

Touring

miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA LISTOPAD 1936 ROK 1 (XI) Nr. 11



Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu pozwala sobie złożyć Panu Marszałkowi najszczersze życzenia i oświadcza, iż oddaje całą organizację do Jego dyspozycji, zapewniając, że uczciwą pracą dążyć będzie w miarę swych możliwości do okazania pomocy w zmotoryzowaniu Kraju.

(tekst listu Prezesa Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu do Pana Marszałka Edwarda Śmigłego Rydza, wysłanego z okazji wręczenia Mu buławy marszałkowskiej)

Konferencja kupców branży samochodowo-motocyklowej

Polski Touring Klub zorganizował w dniu 5 listopada 1936 r. we własnej siedzibie przy ul. Kredytowej 5 konferencję informacyjną w sprawie rozszerzenia zbytu pojazdów mechanicznych w Polsce.

W konferencji wzięła udział duża ilość przedstawicieli handlu samochodami marek krajowych i zagranicznych.

Zebranie zagaił Prezes Zarządu Głównego P. T. Klubu P. Ferdynand Świtalski, Wiceminister Skarbu, podkreślając na wstępie doniosłe znaczenie opinii przedstawicieli handlu samochodami w sprawach motoryzacji.

Tematem obrad były następujące zagadnienia:

a) w jakim stopniu przyczyniły się ulgi skarbowe w rozpowszechnianiu samochodów,

b) czy kupcy przewidują dalsze możliwości wzmożenia zbytu samochodów, czy wyczuwają objawy nasycenia,

c) czy kupcy czynią starania i ew. jakie, aby przez właściwą propagandę wprowadzić na rynek możliwie największą ilość samochodów użytkowych jak ciężarowych, autobusów i wózków kupieckich (Lieferungswagen).

W toku wyjątkowo ciekawej i bardzo rzeczowej dyskusji, w której głos zabierali prawie wszyscy reprezentanci handlu samochodowo-motocyklowego wyrażono cenne opinje w całym szeregu zagadnień, dotyczących zmotoryzowania kraju, jak również wysunięto postulaty, z których ważniejsze podajemy poniżej.

Zebrani stwierdzili, że:

1) ostatnie zarządzenia Rządu w dziedzinie motoryzacji niewątpliwie przyczyniły się do bardziej przychylnego ustosunkowania się Władz państwowych, w szczególności skarbowych, zarówno do nowonabywców samochodów, jak i ich dotychczasowych posiadaczy,

2) zainteresowanie ze strony społeczeństwa pojazdami mechanicznymi znacznie wzrosło,

3) cło przy wozach wyższej klasy jest zbyt wysokie, tym bardziej, że jest ono stosowane od ceny katalogowej, co niszczy zarobki kupców samochodowych. Taryfa celna w/g opinii kupców dla 8-io cyl. samochodów jest poprostu prohibicyjna,

4) do wzmożenia rozpowszechniania małych, tanich samochodów przyczynić się może znakomicie sprzedaż na raty. Jednak ten system sprzedaży, znany od dawna i praktykowany szeroko zagranicą, mógłby być i u nas wprowadzony, gdyby było wprowadzone w drodze ustawodawczej zabezpieczenie faktyczne prawa własności. Wyrażono życzenie, aby czynniki decydujące jak najszybciej załatwiły sprawę samochodowego zastawu rejestrowego,

5) do wzmożenia rozpowszechnienia samochodów ciężarowych przyczyniłoby się zniesienie koncesji obszarowych (obecnie 75 klm.) oraz zniesienie wszelkich ograniczeń i zrównanie samochodów ciężarowych pod względem przewozu transportów w prawach, z jakich korzystają właściciele pojazdów konnych.

Pozatem na zebraniu powzięto następujące rezolucje:

a) Polski Touring Klub powinien zająć się zorganizowaniem wystawy samochodowej w Warszawie na wiosnę 1937 r., z tem jednak, aby oprócz pokazu pojazdów mechanicznych miała ona znaczenie dydaktyczne dla sfer interesujących się motoryzacją. Wystawa taka musiałaby być zorganizowana w porozumieniu ze Stowarzyszeniem Kupców Polskich, Automobilklubem Polski i Ligą Drogową,

b) Polski Touring Klub powinien zwołać konferencję przedstawicieli Tow. asekuracyjnych z udziałem przedstawiciela Państwowego Urzędu Kontroli Ubezpieczeń, dla omówienia kwestii, związanych z ubezpieczeniem samochodów.

Obszerna i wyczerpująca dyskusja rozwinęła się na temat kredytowania ratalnej sprzedaży samochodów i motocykli. Zebrani stwierdzili, że banki w Polsce nie zdradzają zainteresowania do współpracy w tej dziedzinie z kupiectwem branży samochodowej, a przyznawane kontyngenty kredytowe są przede wszystkim nie wystarczające, terminy kredytów zbyt krótkie, a oprocentowanie za wysokie. Rozwiązanie problemu kredytowego uznano za sprawę ważną dla motoryzacji.

W imieniu zebranych, hr. Stefan Tyszkiewicz, Prezes Ligi Drogowej podziękował p. Min. Ferdynandowi Świtalskiemu za inicjatywę zwołania konferencji, kóra dała realne korzyści, przyczyniając się do wyjaśnienia wielu spraw, interesujących kupców samochodowych.

m.

Kolejką linową do wnętrza Tatr

Dzień 22 listopada b. r. był niezwykle uroczystym momentem dla Zakopanego i całego Podhala Tatrzańskiego. W dniu tym bowiem nastąpiło uroczyste poświęcenie i otwarcie kolei linowej, prowadzącej z Kuźnic na Kasprowy Wierch.

W uroczystości tej wzięli udział pp.: Minister Komunikacji płk. Juliusz Ulrych, Minister Przemysłu i Handlu Antoni Roman, Wiceminister Komunikacji inż. Al. Bobkowski, Wiceminister Skarbu Ferdynand Świtalski, który reprezentował p. wicepremjera Kwiatkowskiego, a jednocześnie zarząd główny Polskiego Touring Klubu, woj. Gnoiński, gen. Łuczyński, liczni przedstawiciele władz państwowych, a w szczególności Ministerstwa Komunikacji, lokalnych władz komunalnych, instytucji sportowo-turystycznych oraz prasy.

Aktu poświęcenia kolei linowej dokonał naczelny kapelan kolejowego przysposobienia wojskowego ks. dr. gen. Niezgoda, przemówienia wygłosili: naczelny dyrektor kolei linowej inż. A. Kodelskiego, burmistrz Zakopanego inż. E. Zaczyński, prezes Zw. Podhalan A. Krzeptowski, przedstawiciel Polskiego Zw. Narciarskiego dr. Boniecki, zastępca naczelnego dyrektora kolei niemieckich Marx, wiceprezydent Senatu Glańskiego Huth. Ostatnim mówcą był minister Ulrych, który w swym doskonałym, ze swadą oratorską wypowiedzianym przemówieniu, podkreślił wartość kolei linowej, podnosząc zasługi położone przy jej budowie przez wiceministra Bobkowskiego oraz stwierdzając, że dokonano dzieła naprawdę celowego, umożliwiającego dostęp do wnętrza gór tatrzańskich szerokim masom, które dotychczas były pozbawione możności rozkoszowania się krajobrazami naszych pięknych Tatr.

Podczas poświęcenia powstała wśród zebranych gości myśl wybudowania w Zakopanem wielkiego nowocześnie urządzonego hotelu, którego brak daje się tam dotkliwie odczuwać. Hotel ten, któryby stanął w Kuźnicach w pobliżu stacji wyjściowej kolei linowej, miałby głównie za zadanie obsługiwanie gości zagranicznych, którzy niewątpliwie będą teraz ściągać do naszych Tatr. O uznaniu, z jakim się spotkała inicjatywa budowania hotelu w Kuźnicach, świadczyć może fakt, że w ciągu kilku minut zebrano wśród obecnych gości obligów pieniężnych w wysokości ok. 100.000 zł. na kapitał zakładowy budowy hotelu.

Kolej linowa na Kasprowy Wierch jest niewątpliwie inwestycją pożyteczną. Przede wszystkim należy podkreślić, że dzięki wskazówkom wiceministra inż. Aleksandra Bobkowskiego, który był głównym inicjatorem i twórcą tej budowy i który z zapałem potrafił pokonać trudności, piętrzące się w momencie realizacji tego dzieła, wybrano trasę najpiękniejszą, a jednocześnie i najkorzystniejszą dla ruchu turystycznego i dla rozwoju naszego narciarstwa. Zniszczenie terenów i lasów pod budowę kolei, o co się tak bardzo troszczyli i niepokoili przeciwnicy tej inwestycji, rzekomi obrońcy przyrody, jest minimalne i nie stoi w żadnym stosunku do wycięcia setek tysięcy metrów lasów tatrzańskich z pobudek handlowych. Każdy też objektywny a nie uprzedzony obserwator musi przyznać, że kolej linowa bynajmniej nie zeszpeciła Tatr. Architektura budynków jest tak stonowana z całokształtem krajobrazu, że nie rażą one na tle szczytów i turni. Podpory żelazne, na których zwisają liny stalowe, są ażurowe, strzeliste, o ładnych kształtach. Widać, że kierownictwo budowy kolei kładło wielki nacisk na to, aby zachować piękno gór i nie psuć wspaniałego krajobrazu. Bezstronność każe stwierdzić, że to się udało całkowicie.

Prace przy budowie kolei linowej rozpoczęto w styczniu 1935 roku i prowadzono w tempie intensywnym w niesłychanie trudnych warunkach przez całą zimę. 15 marca b. r. cała trasa kolei linowej była zasadniczo gotowa, brakowało do wykończenia tylko budynków stacyjnych i szeregu urządzeń pomocniczych. Całkowity koszt budowy wyniósł ok. 2.700.000 zł.

Trasa kolei linowej wynosi prawie 4.200 m. i jest podzielona na dwa odcinki: odcinek dolny Kuźnice — Turnie Myślenickie i odcinek górny Turnie Myślenickie — Kasprowy Wierch. Różnica poziomu między Kuźnicami a Kasprowym Wierchem wynosi 930 m.

Na każdym odcinku kursują dwa wagoniki, mogące pomieścić po 30 pasażerów; każdy wagon biegnie po linie nośnej przy pomocy liny pociągowej.

Urządzenia mechaniczne są wyrazem ostatnich zdobyczy technicznych w dziedzi-



Bystre w nocy. *Fot. M. Kulka.*



Tatry, Hala Gąsienicowa. *Fot. Serafin.*

nie budowy kolei wysokogórskich i dają całkowitą gwarancję bezpieczeństwa jazdy. Wagoniki suną w przeciwległych kierunkach z jednakową szybkością, posuwają się bezszumnie i łagodnie ponad skalistymi urwiskami i przepaściami, ponad smrekami, skąpanymi w słońcu.

Jak świat narciarski przyjął fakt wybudowania pierwszej kolei linowej w Polsce?

Najwłaściwszą chyba odpowiedź na to pytanie mogą dać cyfry: w ciągu 8-miu miesięcy dotychczasowego ruchu na kolei linowej przewieziono ok. 100.000 pasażerów, a dochód osiągnięty ze sprzedaży biletów przyniósł bez mała 300.000 zł. Jeżeli uwzględnimy, że ten okres 8-miu miesięcy nie obejmował jeszcze sezonu zimowego, bo kolej linową uruchomiono dopiero 15 marca b. r., że w tym okresie nie wszystkie urządzenia były jeszcze gotowe, to musimy stwierdzić, że dotychczasowa frekwencja kolei linowej jest bardzo duża. Nie ulega kwestji, że w miarę wzrostu popularności kolei linowej będą do niej ciągnęły co raz większe tłumy turystów i narciarzy.

Kto choć raz miał możność skorzystania z kolei linowej, ten zrozumie, że to przypuszczenie może uchodzić za pewnik. Dzięki kolei linowej mogą teraz docierać do serca naszych Tatr i rozkoszować się przecudnymi widokami, jakie się rozpościerają z Kasprowego Wierchu, nie tylko młodzi i zdrowi, nie tylko zahartowani i o zdrowym sercu, lecz i jednostki słabsze fizycznie, nie przyzwyczajone do wycieczek wysokogórskich, nie wyćwiczone w trudnych wyprawach narciarskich. Śmiało więc rzec można, że kolej linowa udostępniła nasze piękne Tatry najszerszym masom.

Ale i sami narciarze zyskali na tej inwestycji. Bo czyż może być coś rozkoszniejszego nad porywający, zawrotny zjazd na nartach, bez uciążliwych marszów w górę z granic Kasprowego Wierchu po przez masy puszystego białego śniegu, hen w dół ku dolinom...

St. Misiakowski.

Refleksje posezonowe

Nadesłany nam artykuł niniejszy zamieszczamy, jako artykuł dyskusyjny. *Red.*

Od kilku dni można obserwować w prasie codziennej pierwsze kroki propagandy montowniane, która dotychczas nie zabierała bezpośrednio głosu i nie odpowiadała na rzeczową akcję zwolenników produkcji krajowej.

Trudna jest co prawda rola propagandy montowni, bo jak nie podobna jest dowieść, że czarne jest białym, tak samo niewdzięcznym jest zadaniem — wytłomaczenie, że import jest równoznaczny w przemyśle z produkcją krajową.

Dlatego widocznie leitmotywem enuncjacji i wywiadów z przedstawicielami montowni jest na razie powoływanie się tylko na ambicję i dobre chęci krajowej montowni, kóra to ambicja ma być gwarancją przejścia na produkcję w kraju — czyli dokonania cudu, jakiego dotychczas nie dokonała żadna montownia na świecie. Czytamy zatem, że ambicją firmy Lilpop jest oparcie się o wyroby krajowe (referat w Grupie Motoryzacyjnej); „ambicją Lilpopa nie jest bynajmniej opanowanie rynku (a dlaczego nie?) — a jedynie częściowe pokrycie jego zapotrzebowania, bez stwarzania, konkurencji dla krajowej produkcji (Kurjer Polski 19/XI.) i t. d.

Nie podajemy bynajmniej w wątpliwość najlepszych chęci starej i zasłużonej firmy krajowej, ale rynek na całym świecie i od wieków podlega żelaznym prawom ekonomicznym i żadna ambicja obalić ich nie zdoła. *Cena jest zależna od produkcji, a produkcja jest funkcją rynku.* Sztuczne stwarzarzanie popytu przez niską cenę lub handlową propagandę prowadzi do nadprodukcji, nieodpowiedzialnych tranzakcyj i w rezultacie kryzysu, który sprowadziła na siebie Ameryka i który rikoszetem odbił się na świat cały i gnębi dotychczas Polskę.

Dlatego nie wojujmy frazesami i nazywajmy rzeczy po imieniu! *Mały* rynek — oto przyczyna, dla której produkcja samochodów w Polsce po cenach państw zamożnych i uprzemysłowionych jest niemożliwością fizyczną i ekonomiczną.

W latach prosperity, latach taniego Forda i Chevrolety, szału taksówkowego, autobuso-

wego i ciężarówek, w latach dobrych cen zboża i łatwych pożyczek dla ziemian na inwestycje, gdy nie było podatku drogowego, ani prześladowań fiskalnych — w latach 1928 i 1929 sprzedawano po 8.000 wozów rocznie.

Dlatego zapewnianie, że sprzedamy 10.000, 20.000, 30.000 samochodów rocznie, że banki stworzą instytucję finansującą tranzakcje z niepewnymi wekslami — wszystko to jest robieniem nastroju, który u fachowców wywoła tylko uśmiech powątpiewania. Pięćdziesiąt pięć tysięcy zarabiających w Polsce tysiąc złotych lub więcej miesięcznie — oto rzeczywistość! Druga rzeczywistość to — 200 zł. miesięcznie na utrzymanie najmniejszego samochodziku bez kierowcy; trzecia rzeczywisość — to ilość sprzedanych w tym roku wozów, która do końca bieżącego roku dojdzie do 3.500—3.600. Ta ostatnia liczba musi być uważana jako znaczny sukces i zawdzięczać go należy w pierwszej linii ulgom podatkowym, które wydatnie obniżyły cenę wozu oraz wpłynęły na psychikę społeczeństwa, przepędzając zmorę obudzenia podejrzliwości urzędu skarbowego. Stajemy się wobec tego optymistami — w granicach rozsądku — i preliminujemy na rok 1937 sprzedaż—*5.000 samochodów*. Od liczby tej należy odjąć minimum 2.000 na wozy luksusowe, sprowadzone przez liczne przedstawicielstwa, oraz na wozy, sprowadzane przez montownie — popularne Opple i Buicki — montaż których — stosownie do enuncjacji w pismach — na razie nie przewiduje się.

A więc na rok 1937 pozostaje dla krajowege przemysłu samochodowego 3.000 wozów, które mają być wyprodukowane lub zmontowane.

Zapytujemy, czy może być opłacalną produkcja trzech tysięcy samochodów, rozłożona przy tym na dwie wytwórnie? To jest główna przyczyna, to jest prawo ekonomiczne, dla którego montownia Chevroletów może iść jedynie w kierunku jak najtańszych przewozów, przesyłki i składania na miejscu tanich zagranicznych części masowych, których po amerykańskiej cenie w kraju wykonać niepodobna. Prowadzi to do rozdrobnienia sprowadzanych zespołów i zróżniczkowania montażu, co w pewnym stopniu zwiększy ilość składających robotników i techników, ale nie może mieć żadnego wpływu na rozwój przemysłu krajowego, egzystencja którego oparta jest przecież na wytwórczości, a nie na wykończaniu. Dodajmy, że nawet i ten skromny udział pracy rąk polskich stał się możliwy tylko dzięki ogromnej premii celnej — dochodzącej do 95%.

I to jest błędne koło naszej polityki motoryzacyjnej — kręcenie się w miejscu dookoła maleńkiego rynku. I tak źle i tak nie dobrze! Produkcja krajowa wymaga wypłaty premii natychmiast, żywą gotówką; jedyna zaś racjonalna forma importu — drogą montowni — pozbawia Skarb dochodów celnych, boć nie ma chyba wątpliwości, że gros importu przejmie na siebie montownia, korzystająca z niebywałych ulg celnych.

Równoległe istnienie krajowej wytwórni i krajowej montowni — stwarza na małym rynku dwóch konkurentów, wyrywających sobie klienta. Przedstawiciel silniejszego samochodu będzie głosił zawsze jego wyższość nad słabszym i usiłował wpakować swego Chevroleta czy Buicka wahającemu się klientowi; sprzedawca słabszego zagranicznego Oppla nie omieszka zrobić wycieczki na temat wielkich możliwości firmy światowej a braku doświadczenia młodej produkcji miejscowej — i ten ostatni argument trafi na grunt podatny — polski brak wiary we własne siły. Naturalnie przedstawiciel wozów krajowych będzie atakował argumentacją o tańszej eksploatacji, odwoływał się do uczuć obywatelskich reflektantów i t. d., a w rezultacie będzie wegetowało na placu dwóch konkurentów, walczących o byt i nie mogących rozwinąć interesów wskutek ciasnoty.

Krótko mówiąc, mamy produkcję krajową, która w tych warunkach jest i pozostanie w najbliższej przyszłości kulą u nogi chudego Polskiego Skarbu. Mamy krajową montownię, która również pozbawia Państwo części jego dochodów i walut i zależna jest od amerykańskiego businessmana General Motors do czasu, gdy ten raczy uznać — na swoją niekorzyść — że polskie części stały się tak dobre i tanie, że od niego nie warto jest już ich kupować.

Czyli i Panu Bogu świeczka, i diabłu ogarek — a jaka naprawdę ma być ta nasza motoryzacja, własna czy zagraniczna — nie możemy się zorjentować.

„Nałęcz“.

Pociągi o linjach opływowych

(dokończenie).

W poprzednim artykule podaliśmy istotną korzyść, wynikającą z kształtu aerodynamicznego, dla wszystkich pojazdów szybko posuwających się w atmosferze powietrza. Wzrost szybkości przy mniejszej mocy napędowej silników czy parowozu, jest tym czynnikiem decydującym, który zmusił konstruktorów do szukania nowej formy zewnętrznej.

Równocześnie z tym szybkość pociągu nie powinna wpływać na zmniejszenie wygody podróżującego pasażera. Okazuje się że jazda w motowagonach pojedyńczych o wielkiej



Kącik do pracy i pogawędki w nowoczesnym amerykańskim pociągu.

szybkości, lecz pozbawionych tych wszystkich wygód jakie daje duży pulmanowski wagon, wywołuje znużenie i zniechęcenie do podróży tego rodzaju wagonami. Na większej przestrzeni, pasażer pozbawiony swobody ruchów, niezbyt wiele widzący z okien wagonu i unikający wrażeń wzrokowych na bliski dystans, wychodzi z pociągu przemęczony.

Zrozumieli to Amerykanie, którzy w swych pociągach dalekobieżnych o bardzo wielkiej szybkości pomyśleli o wygodzie i potrzebach pasażera. Dla jednych, którzy odbywają podróż dla wygody i przyjemności, postarano się o możliwie wielki komfort. Dla drugich, którzy pędzą w interesach, starają się koleje dostarczyć im wszystkiego, czego potrzeba do nieprzerwanej pracy zawodowej. W pociągu więc można mieć na zawołanie stenografa, lub diktofon. Pasażer może dyktować listy czy depesze i na najbliższej stacji wyekspediować je do miejsca przeznaczenia. Od tego jest poczta peronowa.

Może jeszcze posiłkować się telefonem, względnie instalacją radionadawczą i rozmawiać w czasie podróży ze swym biurem lub z miastem, do którego zdąża. Siedząc wygodnie w pociągu nie przestaje tracić kontaktu ze światem pracy i interesów.

W pociągu też może odbierać telefony lub depesze do niego skierowane, ma w każdej chwili wiadomości giełdowe tak potrzebne przy amerykańskim trybie pracy, może więc każdej chwili zmienić swą decyzję od powziętej przed podróżą.

Kolej przyjmuje ponadto rozmaite zlecenia i stara się w miarę możności ułatwić wszystko swemu pasażerowi. Pomijam więc fakt, że można w pociągu się ogolić, wypocząć w salonie, zjeść coś w barze i porozmawiać w cichym zakątku o interesach. Miejsca jest bowiem o wiele więcej niż pasażerów. Ale kolej może na zlecenie telegraficzne poczynić dla pasażera szereg licznych zakupów i po drodze na stacjach, gdzie pociąg się zatrzymuje, może mu doręczyć pożądane przedmioty. Mogą to być drobiazgi toaletowe, albo też kwiaty, które podróżny pragnie dostarczyć czy to w pociągu spotkanej osobie, czy też przy wyjściu z wagonu.

Charakterystycznym jest fakt unikania ławek i tak pospolitych nieruchomych kanap do siedzenia, lecz posługiwanie się klubowymi fotelami. Zabiera to oczywiście o wiele więcej miejsca i jest kosztowniejsze. Jednak wiele na tym zyskuje pasażer, który może sobie fotel ustawić w taki sposób, jak mu najwygodniej. Siedzenie przez wiele godzin w jednakowej pozycji, jak to bywa w pociągach europejskich, na dłuższych przestrzeniach bardzo męczy.

W myśl tych zasad wagon kolejowy nie powinien wiele się różnić od wygodnego choć skromnie umeblowanego mieszkania. To też i sposób utrzymania w odpowiednich kolorach ścian wagonu, umieszczenia lamp, rozstawienia stolików więcej przypomina dom czy kawiarnię, niż środek lokomocyjny.

Walizki i bagaż znajdują się częściowo w wagonie specjalnym lub w miejscu przeznaczonym do spania. Reszta wagonów przypominających różnego rodzaju miłe zakątki dla rozrywki i wypoczynku są do użytku wałęsających się pasażerów, którzy mają o wiele większą swobodę ruchów, niż w naszych pociągach z dokładnie odliczonymi miejscami bez jakiejkolwiek rezerwy.

Ale na to, by dojść do takich wygód, trzeba być tak zamożnym krajem jak Ameryka i mieć bogatych obywateli podróżujących tego rodzaju pociągami. Komu się spieszy ten może korzystać z ciasnego miejsca w samolocie. Choć i te w ostatnich latach coraz bardziej zaczynają przypominać wygodne salony i dają większą swobodę ruchów pasażerom.

Inż. Eugeniusz Porębski



Diktofon do dyspozycji pasażerów w amerykańskim pociągu.

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

KONDOLENCJE.

Z powodu zgonu ś. p. Premiera węgierskiego, Juliusza Gömbösa, Prezes Minister Ferdynand Świtalski przesłał na ręce Prezesa Magyar Touring Club'u J. de Vermesa kondolencje treści następującej:

„Szanowny Panie Prezesie!
W związku ze smutną wieścią o zgonie Jego Ekscelencji Prezesa Rady Ministrów, ś. p. Juliusza Gömbösa, Wielkiego Przyjaciela Polski, pospieszam w imieniu Polskiego Touring Klubu i własnym przesłać WPanu Prezesowi wyrazy naszego najszerszego współczucia. Zechce przyjąć Pan Prezes słowa wysokiego poważania".

W odpowiedzi otrzymał Prezes Ferd. Świtalski od Prezesa J. de Vermesa list treści następującej:

„Panie Prezesie i drogi Kolego!
W posiadaniu listu WPana z dnia 10 b. m. serdecznie dziękuję w imieniu Klubu i własnym za wzruszający dowód sympatii, wyrażonej mi z powodu zgonu Prezesa Rady Ministrów, ś. p. J. Gömbösa. Uważamy niewątpliwie jako jedną z największych zasług zmarłego Męża Stanu — wzmocnienie węzłów odwiecznej przyjaźni, które łączą nasz kraj z Polską. Zechce przyjąć Pan Prezes i drogi Kolega wyrazy mego wysokiego poważania".

UTWORZENIE NOWYCH DELEGATUR

Polski Touring Klub mianował, p. Józefa Butlera, oficjalnego przedstawiciela portów w Gdyni i Gdańsku, zamieszkałego stale w Pradze Czeskiej, swym delegatem generalnym na Republikę Czechosłowacką. Równocześnie mianowano p. Stefanię Sakowską, małżonkę konsula R. P. w Marsylli, delegatką P. T. Klubu na okręg Marsylski.

RAJD KRAJOZNAWCZY PO POLSCE

Protektorat nad Raidem Krajoznawczym po Polsce, urządzanym przez Polski Touring Klub w kwietniu 1937 roku przyjął oprócz



Uczestnicy Międzynarodowego Kongresu Turystycznego (A. I. T.) w Monte Carlo. Na zdjęciu z lewej strony delegacja Polskiego Touring Klubu.

p. Prezesa Rady Ministrów F. Składkowskiego również p. minister Komunikacji Juliusz Ulrych.

Projekt regulaminu tego raidu już jest opracowany i będzie rozesłany organizacjom sportowym do zaopiniowania.

KALENDARZYK IMPREZ NA ROK 1937

W grudniowym numerze „Touring'u" podany zostanie kalendarzyk imprez, organizowanych w roku 1937 przez Polski Touring Klub oraz nowy regulamin konkursu na ilość przejechanych kilometrów.

KONFERENCJA PRZEDSTAWICIELI TOW. UBEZPIECZEŃ

Pod przewodnictwem Prezesa Zarządu Głównego P. T. Klubu odbyła się w dniu 30 listopada 1936. konferencja przedstawicieli Towarzystw Ubezpieczeń, w której udział wzięło 25 osób. Tematem konferencji była sprawa ubezpieczeń zarówno samochodów, jak i ich właścicieli. Polski Touring Klub, opierając się na uchwałach konferencji kupców branży samochodowej, która miała miejsce w dniu 5 listopada r. b., poruszył kwestję konieczności obniżenia składek od ubezpieczeń oraz możliwości wydawania przez Towarzystwa generalnych polis, obejmujących wszystkie typy ubezpieczeń, interesujących automobilistę.

Zebrani odnieśli się przychylnie do tej inicjatywy i obiecali rozważyć poruszone przez Touring Klub sprawy ubezpieczeń samochodów.

SZWECJA I POLSKA

Szwedzki Klub motorowy „Motormännens Riksförbund" w Sztokholmie zwrócił się do Polskiego Touring Klubu z propozycją nawiązania jak najściślejszej współpracy w dziedzinie turystyki wogóle, a turystyki samochodowej w szczególności. Należy zaznaczyć, że Polska posiada wielkiego przyjaciela w osobie dyrektora Szwedzkiego Klubu, p. C. E. Wilcke, który niejednokrotnie odwiedzał nasz kraj i nauczył się nawe mówić po polsku.

WYSTAWA MOTORYZACYJNA W WARSZAWIE

Na skutek uchwały, powziętej na konferencji kupców branży samochodowej — Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu zorganizował w dniu 24 b. m. zebranie przedstawicieli Grupy Motoryzacyjnej, Ligi Drogowej, Automobilklubu Polski, Stowarzyszenia Kupców i Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu poświęcone, mającej odbyć się w roku 1937 Wystawie Samochodowej.

W wyniku obszernej dyskusji, przeprowadzonej na zebraniu, któremu przewodniczył Prezes Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu, p. Ferdynand Świtalski, wiceminister Skarbu, powzięto następujące uchwały:

1) Wystawa ma mieć charakter dydaktyczny i obejmować winna zarówno przemysł samochodowy (krajowy i zagraniczny), jak i przemysł pomocniczy,

2) szczególny nacisk należy położyć na pokaz wozów ciężarowych i samochodów utylitarnych (do przewozu nafty, benzyny, węgla, mleka etc) oraz autobusów,
3) okres trwania wystawy należy wykorzystać dla propagandy motoryzacji kraju wśród najszerszych warstw społeczeństwa oraz wśród młodzieży szkolnej.

Dla zrealizowania tych założeń wyłoniono komitet organizacyjny wystawy, do którego weszli pp.: inż. Eugeniusz Porębski i inż. Bohdan Lubiński, z ramienia zarządu głównego Polskiego Touring Klubu, prezes Stefan Tyszkiewicz z ramienia Ligi Drogowej, oraz przedstawiciele Grupy Motoryzacyjnej Automobilklubu Polski oraz Stow. Kupców Polskich, którzy będą delegowani do komitetu organizacyjnego. Komitetowi pozostawiono prawo kooptacji. Wystawa motoryzacyjna ma się odbyć na wiosnę 1937 roku.

ZNAKOWANIE WARSZAWY

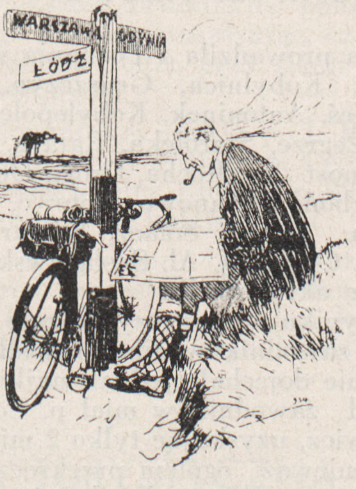
Polski Touring Klub przystępując do znakowania Warszawy, zwołał w dniu 27 listopada 1936 r. w tej sprawie konferencję z udziałem przedstawicieli Komisariatu Rządu na m. stoł. Warszawę, Ligi Popierania Turystyki oraz zainteresowanych organizacji.

Przewiduje się umieszczenie na arteriach przelotowych Warszawy odpowiedniej ilości kierunkowskazów, wyprowadzających automobilistów z granic miasta, z nazwami krańcowych punktów.

Oprócz tego w dwóch punktach Warszawy, a mianowicie u zbiegu ulic Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskiej oraz na placu Marszałka Piłsudskiego, jako punktach centralnych Warszawy — konferencja proponuje umieszczenie róży drogowskazów.

W celu realizacji tych prac wyłoniono specjalną Komisję, w skład której weszli przedstawiciele Polskiego Touring Klubu, Magistratu m. Warszawy, Komisariatu Rządu i Ligi Popierania Turystyki.

D R O G I



KOMUNIKAT DROGOWY

Polski Touring Klub podaje do wiadomości automobilistów, motocyklistów i innych osób zainteresowanych, że:

1) Dnia 26.X.1936 r. rozpoczęto prace przebudowy mostu Dębieckiego. Objazd ulicami: Górna Wilda — Bluszczowa, — Wiśniowa — Św. Trójcy — Dębiecka. Roboty potrwają około 60 dni roboczych. W czasie trwania robót ruch kołowy zostanie wstrzymany całkowicie. (Poznań)

2) Dnia 26 października 1936 r. rozpoczęto prace brukarskie w Poznaniu przy ul. Dąbrowskiego, pomiędzy ul. Sytkowską a ul. Bużańską. Roboty potrwają około 20 dni roboczych. W czasie trwania robót ruch kołowy odbywać się będzie częściowo na latówce.

3) W związku z budową nowoczesnych na wierzchni na drodze państwowej Nr. 16/3 (odcinek Kornik — Krzesinki) zamknięto z dn. 19-go października 1936 r. aż do odwołania, dla wszelkiego ruchu publicznego odcinek tej drogi od km. 107,700 do km. 113,500, t. j. od osiedla Kórnik do osiedla Krzesinki. Droga objazdowa od Kórnika do Krzesinej prowadzi:

1) dla ruchu ciężarowego pojazdami konnymi i mechanicznymi drogą umocnioną Kórnik — Nagradowice — Paczkowo — Poznań,
2) dla ruchu lekkiego osobowymi pojazdami konnymi i mechanicznymi Kórnik — Krzyżowniki — Tulce — Jaryszki — Zegrze — Poznań (droga wymie-

niona na odcinku około 1 km. jest drogą gruntową),

3) dla ruchu autobusowego: Śrem — Grabianowo — Brodnica — Mosina — Poznań i Kórnik — Nagradowice — Paczkowo — Poznań.

4) Droga powiatowa Kalisz — Brzezie, odcinek granica powiatu Kaliskiego pod Kucharami do Brzezia, została z powodu ukończenia budowy z dniem 8 października b. r. otwarta. Ruch kołowy i samochodowy odbywa się normalnie.

5) Z powodu remontu mostu na strumieniu „Strzegowa" zamknięto drogę powiatową Nr. 20 Ostraszów — Kobylagóra na odcinku ulicy św. Anny w Ostrzeszowie na przeciąg około 2 tygodni dla wszelkiego ruchu publicznego. Objazd odbywać się będzie ulicą Ogrodową. Zamknięcie drogi oznaczone jest przepisowymi znakami ostrzegawczymi.

6) W dniu 12 października 1936 r. zamknięto odcinek drogi państwowej Nr. 15 Podzamcze — Kępno, Słupia p. Bral (Aleja Marcinkowskigeo w Kępnie) z powodu remontu mostu drewnianego na rz. Samicy na przeciąg ca 5 tygodni dla wszelkiego ruchu publicznego. Objazd odbywać się może b. dogodnie ulicą Marszałka Piłsudskiego. Zamknięcie drogi oznaczone jest przepisowymi znakami ostrzegawczymi.

7) Wobec złego stanu mostu na rz. Murawce w Karwaczu ruch kołowy na moście przez rzekę Murawkę drogi gminnej Przasnysz — Karwacz zostaje aż do odwołania zamknięty ze skierowaniem objazdu drogą gminną Karwacz — Grabowo — Prasnysz.

8) Ruch kołowy i pieszy, w związku z bardzo złym stanem mostu na rz. Świder na drodze gminnej Wiązowna — Mlądz został zamknięty ze skierowaniem ruchu z Wiązowny do Mlądza traktem państwowym Lwowskim do Wólki Mlądzkiej, a następnie drogą gminną Wólka Mlądzka — Mlądz.

9) Wskutek ukończenia budowy początkowego odcinka drogi Wawer — Świder oraz przebudowy mostu na km. 1.490 tejże drogi został otwarty ruch kołowy na odcinku drogi Wawer — Świder od traktu Brzeskiego do przejazdu kolejowego w Aninie.

10) W związku z przebudową podpór drewnianych mostu przez rzekę Wkrę w Pomiechówku, ruch kołowy na tym moście ogranicza się aż do odwołania do szybkości 10 km. na godzinę i do wagi pojazdu wraz z obsługą i ładunkiem do 8 tonn.

11) W związku z ukończeniem budowy mostu przez rzekę Białkę na drodze państwowej Nr. 4/3 Radzyń — Wisznice — został tenże oddany do użytku publicznego.

12) Z dniem 8 października 1936 r. został otwarty ruch na drodze powiatowej Zawiercie — Ciągowice.

13) W związku z zakończeniem przebudowy mostu na klm. 4 szosy Nr. 3/14 na przepust betonowy — ruch został otwarty z dniem 12 października 1936 r.

Z ŻYCIA DELEGATUR POLSKIEGO TOURING KLUBU

UTWORZENIE SEKCJI PORAD PRAWNYCH

Polski Touring Klub Delegatura Okręgowa w Poznaniu zawiadamia swych członków, iż z dniem 1 listopada 1936 r. zostały powołane do życia dwie Sekcje klubu.

1) Porad prawnych w sprawach samochodowych.

2) Porad technicznych.

Sekcje te prowadzą członkowie Polskiego Touring Klubu. Porad prawnych, p. adwokat Roman Sioda, Poznań Plac Wolności 14-a.

Porad technicznych, p. Władysław Stasiak, Poznań ul. Dąbrowskiego 81. Z powyższych porad korzystać mogą *bezpłatnie* wszyscy członkowie Polskiego Touring Klubu.

SPRAWOZDANIE Z „JAZDY ZA LISEM" W POZNANIU

Dnia 18 października b. r. odbyła się tradycyjna „Jazda za lisem" zorganizowana przez Polski Touring Klub Delegaturę Okręgową w Poznaniu.

Trasa prowadziła z Poznania w kierunku: Główna, Kobylnica, Gruszczyn, Swarzędz, Nowawieś, Antoninek, Kobylepole, Chartowo, Malta, Żegrze, Starołęka, Rataje, Miasteczko, przez most św. Rocha, Droga Dębińska, Dębiec, Luboń, Bocianowo, Kotowo, Fabianowo, Górczyn, Jeżyce, Sołacz, Winiary, Naramowice, za Cytadelą, Al. Szelągowską do Szeląga, gdzie ukrył się lis.

W wyniku tej imprezy okazało się, że z pośród 15 zawodników nikt prawidłowo do nory lisa nie dojechał. Jednak najlepszy wynik z pośród zawodników miał p. Edmund Zacharkiewicz, uzyskując tylko 2 minuty karne, lecz ponieważ ogółem przekroczył ustalone maksimum czasu — nagrody nie zdobył.

Drugim zawodnikiem z najlepszym wynikiem była, p. Teodora Mischke, uzyskując 14 minut karnych. Zawodnikom przyznano plakiety pamiątkowe ze względu, że wszyscy dojechali do „nory lisa"

Pozatem do „lisiej nory" podążyła wycieczka towarzyska członków P. T. Klubu i gości nie biorących udziału w samych zawodach, którą poprowadził Delegat Okręgowy,

inż. J. Trampler, tak że przybywających zawodników witało grono członków zebranych przy wspólnym śniadaniu. Zabawa towarzyska przeciągnęła się do późnego wieczora, po czym nastąpił powrót.

„Jazda za lisem“ była zakończeniem sezonu letniego, która jak każda impreza urządzana przez Poznańską Delegaturę P. T. Klubu, budziła wielką sensację, zarówno przy starcie, jak i podczas przejazdu zawodników przez miasto.

„POŚCIG ZA LISEM“

Przy pięknej słonecznej pogodzie odbył się w dniu 8 listopada b. r. „Pościg za lisem“ zorganizowany po raz piąty przez łódzki oddział P. T. Klubu. Dwudziestu pięciu uczestników w tym dwóch z Warszawy zebrało się w punkcie zbornym w Alei Kościuszki. Po wylosowaniu kolejności startu i krótkiej odprawie, zawodnicy wyruszyli długim korowodem aut na miejsce startu na szosie strykowskiej.

Starter p. mgr. Marian Włodarek w jednominutowych odstępach dawał znak odjazdu zawodnikom, którzy szybko znikali za pierwszym zakrętem, mknąc za śladami „lisa“. W Strykowie „lis“, którym był kapitan sportowy Oddziału p. prezes Jan Weigt wraz z zastępcą p. Jerzym Rozenblatem skręcili w prawo do Brzezin. Długo krążyli zawodnicy po licznych drogach wyjazdowych z Brzezin nim natrafili ponownie na zielone ślady na mało znanej szosie do Andrespola. Po kilku skrzyżowaniach znaki prowadziły przez piękny las do doskonałej szosy Łódź — Tomaszów. Większość zawodników pomknęła na Tomaszów, nie przypuszczając, iż „lis“ ukrył się w pobliżu Łodzi, przy stacji kolejowej w Andrzejowie.

Pierwszy dopadł kryjówki p. J. Bodzechowski, w kilka chwil później p. Leon Engelman i inż. Aleksander Kleiber z Warszawy. Następnie przybyli kolejno, pp.:

Mieczysław Kronzilber, inż. Artur Gothail, inż. Alfred Reichstein, dr. Stefan Kopczyński, inż. Henryk Fabrykant, inż. Juljusz Menkes, red. Juljan Cerski, dyr. Mieczysław



Łódź. Uczestnicy „Pościgu“ w kryjówce lisa.

Rozenblat, adw. Wilhelm Lilker, inż. Stefan Lande, dr. Adolf Lipczyc, Karol Hornberger, Roman Lewandowski, Mikołaj Kissin, Harry Fogiel, nacz. Ludwik Keller, dr. Jan Margulies, Jerzy Sztal, Czesław Przybyszewski, inż. Maurycy Chartan.

Dwóch zawodników nie przybyło do kryjówki.

Należy podkreślić wynik osiągnięty przez p. inż. Kleibera z Warszawy, który mimo znacznie gorszych szans, spowodowanych nieznajomością terenu, przybył do kryjówki jako trzeci, zmyliwszy ślady dopiero na ostatnim odcinku, gdzie go wyprzedzono. O godz. 15-ej wszyscy zebrani w kryjówce wyruszyli w kolejności startu do Łodzi, gdzie w restauracji „Roma“ spożyli wspólny obiad, w którym uczestniczyły 94 osoby. Przemówienie okolicznościowe wygłosił prezes Oddziału p. płk. Henryk Buczyński po czym komandor imprezy p. dyr. Tadeusz Antoni Rozenblat odczytał wyniki „pościgu“. Zwycięzcy została wręczona nagroda, ufundowana przez dyrektora f-my „Naftogal“ p. Józefa Kwaśniewskiego, w postaci pięknej miski kryształowej. Po obiedzie, który spożyto w wyjątkowo miłym nastroju uczestnicy powrócili do domów z miłymi wspomnieniami z ostatniej imprezy letniego sezonu.

KRONIKA TURYSTYCZNA I SAMOCHODOWA

ULGI DLA NABYWCÓW SAMOCHODÓW

Ministerstwo Skarbu rozesłało do wszystkich Izb Skarbowych, Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego w Katowicach oraz wszystkich Urzędów Skarbowych dwa okólniki, których treść, jako interesującą nabywców pojazdów mechnicznych podajemy poniżej.

1. Okólnik z dn. 3.XI.1936 w sprawie sposobu obliczania ulg dla nabywców pojazdów mechanicznych podajemy poniżej.

W związku z wątpliwościami, nasuwającymi się przy obliczaniu ulg podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych w przypadkach bardziej skomplikowanych, Ministerstwo Skarbu wyjaśnia co następuje:

I. Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 maja 1936 r. o ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych przewiduje prawo potrącania kosztów nabycia pojazdu z dochodu, podlegającego podatkowi z działu I, jak również z wynagrodzeń opodatkowanych podatkiem dochodowym z działu II lub podatkiem specjalnym od wynagrodzeń wypłacanych z funduszów publicznych. Wynika stąd, że jeżeli wynagrodzenie, otrzymane w roku nabycia pojazdu podlega w całości lub w części jednocześnie podatkowi dochodowemu z działu II oraz podatkowi specjalnemu, ulga przyznana być winna zarówno w jednym jak i w drugim podatku. Natomiast jeżeli część rocznego wynagrodzenia podlega tylko podatkowi dochodowemu, druga zaś część tylko podatkowi specjalnemu, cena nabycia samochodu potrącona z jednej części wynagrodzenia nie może być po raz drugi potrącona z drugiej. Podobnie przedstawia się rzecz w przypadku, gdy osoba ubiegająca się o ulgi osiąga dochody z działu I oraz z działu II ustawy o podatku dochodowym.

PRZYKŁAD I.

Nabywca samochodu w cenie 5.400 zł. składa w dniu 1 września 1936 r. podanie o ulgę. Z dołączonych do podania zaświadczeń, obejmujących okres od stycznia do sierpnia, wynika, że w miesiącach styczniu, lutym i marcu 1936 r. pobierał wynagrodzenie z dwu instytucyj państwowych A i B: w instytucji A — zasadnicze wynagrodzenie miesięczne w kwocie zł. 1.600.— od którego potrącano wyłącznie podatek specjalny po zł. 272 oraz w instytucji B. — dodatkowe wynagrodzenie miesięczne po 1.000 zł., podlegające potrąceniom z tytułu podatku specjalnego w kwocie zł. 100, oraz dochodowego zł. 98. Od miesiąca kwietnia poczynając zarówno jedno jak i drugie wynagrodzenie wypłaca instytucja A, kumulując je dla celów obliczenia stawki podatku specjalnego, zgodnie z przepisami art. 4 dekretu o podatku specjalnym. W kwietniu i maju potrącono podatku specjalnego po 550 zł. oraz dochodowego po 98 zł. Od czerwca wynagrodzenie dodatkowe uległo obniżeniu do kwoty zł. 800.—, wskutek czego w czerwcu, lipcu i sierpniu potrącono podatku specjalnego po zł. 520, dochodowego zaś — po zł. 65.60. Po sprowadzeniu do stosunku rocznego, zgodnie z przepisami par. 5 rozporządzenia z dnia 18 lipca 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr. 58, poz. 430), przedstawiać się będą wynagrodzenia oraz podatek w sposób następujący:

Roczne wynagrodzenie, podlegające podatkowi specjalnemu (19.200 plus 10.600) . . . . 29.800.— zł.
Podatek specjalny za okres roczny (5.536 plus 300) . . . . . 5.836.— zł.
Stosunek procentowy podatku specjalnego do wynagrodzenia rocznego — 19.65%.
Roczne wynagrodzenie, podlegające podatkowi dochodowemu . 10.600.— zł.
Podatek dochodowy za okres roczny . . . . 949.20 zł.
Stosunek procentowy podatku dochodowego do wynagrodzenia rocznego — 8.95%.
Ulga więc obliczona według norm powyższych wyniesie:
a) w podatku specjalnym 19,65% od 5.400 . . . . 1.061.10 zł.
b) w podatku dochodowym 8.95% od 5.400 . . . . 483.30 zł.
Razem: 1.544.40 zł.

II. Jeżeli po potrąceniu ceny kupna pojazdu mechanicznego z rocznej sumy wynagrodzeń, opodatkowanych podatkiem specjalnym, okaże się, że część tych wynagrodzeń, podlegająca podatkowi z działu II nieprzekracza ceny kupna, ulgę w podatku dochodowym przyznać należy przez zwrot potrąconego w danym roku podatku.

PRZYKŁAD II.

Płatnik, który nabył w r. 1936 samochód za cenę zł. 5.400 składa w styczniu 1937 r. podanie o ulgę. Z zaświadczenia służbodawcy wynika, iż w ciągu 1936 r. pobierał wynagrodzenie zasadnicze podlegające wyłącznie podatkowi specjalnemu, w wysokości zł. 1.600 miesięcznie oraz wynagrodzenie dodatkowe, opodatkowane podatkiem specjalnym i podatkiem dochodowym, w wysokości zł. 250 miesięcznie. Podatek specjalny od wynagrodzenia zasadniczego wynosił zł. 272 miesięcznie, od wynagrodzenia zaś dodatkowego — zł. 25 miesięcznie. Podatku dochodowego od wynagrodzenia dodatkowego potrącono w ciągu roku ogółem zł. 114.— Sposób obliczenia przypada-

jącego do zwrotu podatku specjalnego nie nasuwa wątpliwości. Natomiast ponieważ wynagrodzenie dodatkowe za cały rok 1936 wynosi 250 razy 12=3.000 zł. i nie przekracza ceny nabycia samochodu, ulgę w podatku dochodowym przyznać należy przez zwrot całości potrąconego w ciągu roku podatku t. j. kwoty zł. 114.—

Jeżeli podanie o ulgę złożono przed upływem roku, w którym pojazd nabyto, zwrotowi podlega podatek dochodowy faktycznie, potrącony, wykazany w dołączonym do podania zaświadczeniu służbodawcy.

III. W przypadku, gdy płatnik, ubiegający się o ulgę, osiąga wynagrodzenie opodatkowane podatkiem specjalnym, pobieranym na rzecz Skarbu Państwa, oraz wynagrodzenia, od których podatek specjalny wpływa do kas instytucyj samorządowych, przypadający płatnikowi do zwrotu na skutek przyznania ulgi podatek specjalny podzielić należy na dwie części według stosunku rocznej (wzgl. sprowadzonej do okresu rocznego) kwoty podatku specjalnego pobranego przez Skarb Państwa do rocznej kwoty podatku pobranego przez instytucję samorządową. Obliczoną w ten sposób część przypadającej do zwrotu kwoty podatku specjalnego, przypadającą na podatek pobrany przez instytucję samorządową, zwrócić powinna ta instytucja.

Kwota podatku specjalnego, której zwrotu dokonać ma instytucja samorządowa, winna być wykazana, obliczona w decyzji o przyznaniu ulg. Odpis decyzji przesłać należy zainteresowanej instytucji samorządowej.

PRZYKŁAD III.

Nabywca samochodu w cenie 6 500 zł. otrzymywał w ciągu roku 1936 wynagrodzenia: a) z instytucji państwowej w wysokości zł. 800 miesięcznie, od których potrącano podatek specjalny w wysokości zł. 112 oraz b) w instytucji samorządowej — zł. 600.— miesięcznie, od których potrącano tytułem podatku specjalnego po 60 zł. oraz dochodowego — po zł. 40.80.

Ogółem więc potrącono tytułem podatku specjalnego w ciągu roku 1936:

a) 112 zł. razy 12 — 1.344 zł.
b) 60 zł. razy 12 — 720 zł. 2.064 zł.

Łączna suma wynagrodzeń, opodatkowanych podatkiem specjalnym:

a) 800 zł. razy 12 — 9.600 zł.
b) 600 zł. razy 12 — 7.200 zł. 16.800 zł.

Stosunek procentowy podatku specjalnego do rocznej sumy wynagdodzeń: 12,28%

Ulga w podatku specjalnym wynosi więc:
12,28% od 6.500 — 798.20 zł.

Ponieważ podatek specjalny od wynagrodzenia, wypłacanego przez instytucję samorządową za pierwsze 3 miesiące 1936 r. wpłynął do Skarbu Państwa, przeto ogółem od obydwu wynagrodzeń wpłynęło do Skarbu Państwa:

a) 112 zł. razy 12 — 1.344 zł.
b) 60 zł. razy 3 — 180 zł. 1.524 zł.

Natomiast zgodnie z ustawą z dn. 30/3 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr. 23, poz. 187) podatek specjalny od wynagrodzenia, wypłacanego przez instytucję samorządową za pozostałe miesiące 1936 r. wpłynął do kasy tej instytucji. Podatek ten wynosi 60×9=540 zł.

Stosunek procentowy tej kwoty do łącznej sumy podatku specjalnego, t. j. do sumy zł. 2.064=26,16%. 26.16% od kwoty przyznanej ulgi, t. j. zł. 798.20=208.81 zł. i tę kwotę winna zwrócić instytucja samorządowa.

Zwrot pozostałej części ulgi w kwocie zł. 589.39 zarządzają władze skarbowe.

2. *Okólnik z dn. 5.XI. 1936 w sprawie załatwiania podań o ulgi dla nabywców samochodów:*

Do Ministerstwa Skarbu dochodzą skargi na zbyt przewlekłe załatwianie przez urzędy skarbowe podań o zwrot podatku dochodowego i specjalnego z tytułu nabycia pojazdów mechanicznych na podstawie dekretu Prezydenta Rzplitej z dnia 7 maja 1936 r. o ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. Nr. 39, poz. 294) i rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 18 lipca 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr. 58, poz. 430).

Wobec powyższego i z uwagi na to, że wydanie decyzji na podanie o ulgi z tytułu nabycia pojazdu mechanicznego wymaga w razie złożenia przepisanych dowodów (zaświadczenia sprzedawcy oraz zestawienia otrzymanych wynagrodzeń i potrąconego podatku(ów) jedynie sprawdzenia, czy wykazane jako potrącone kwoty podatku(ów) zostały wpłacone do kasy urzędu skarbowego, co nawet w wypadku konieczności odniesienia się w tej sprawie do innego urzędu skarbowego może być szybko załatwione,—Ministerstwo Skarbu wyznacza 2-tygodniowy termin od dnia złożenia podania jako ostateczny do definitywnego załatwienia podania. Jeżeli przy podaniu okaże się brak przepisanych dowodów, należy niezwłocznie po otrzymaniu podania wezwać ubiegającego się o ulgę do ich złożenia, a wówczas 2-tygodniowy termin na załatwienie podania biegnie od daty złożenia tych dowodów.

Panowie Dyrektorzy Izb Skarbowych w wypadku stwierdzenia zaniedbania wyznaczonego niniejszym okólnikiem terminu, wyciągną w stosunku do winnych konsekwencje służbowe przez wymierzenie kar porządkowych skrócenia urlopu wypoczynkowego, a jeżeli chodzi o pracowników kontraktowych—przez wymierzenie odpowiedniej kary umownej.

W wypadku powtórzenia się wykroczenia PP. Dyrektorzy zastosują odpowiednio wyższy wymiar kary, a w stosunku do urzędników zajmujących stanowisko kierownicze pozbawią ich kierownictwa ewent. w drodze złożenia odpowiedniego wniosku do Ministerstwa Skarbu.

POŁĄCZENIE AUTOBUSOWE WARSZAWA-JABŁONNA

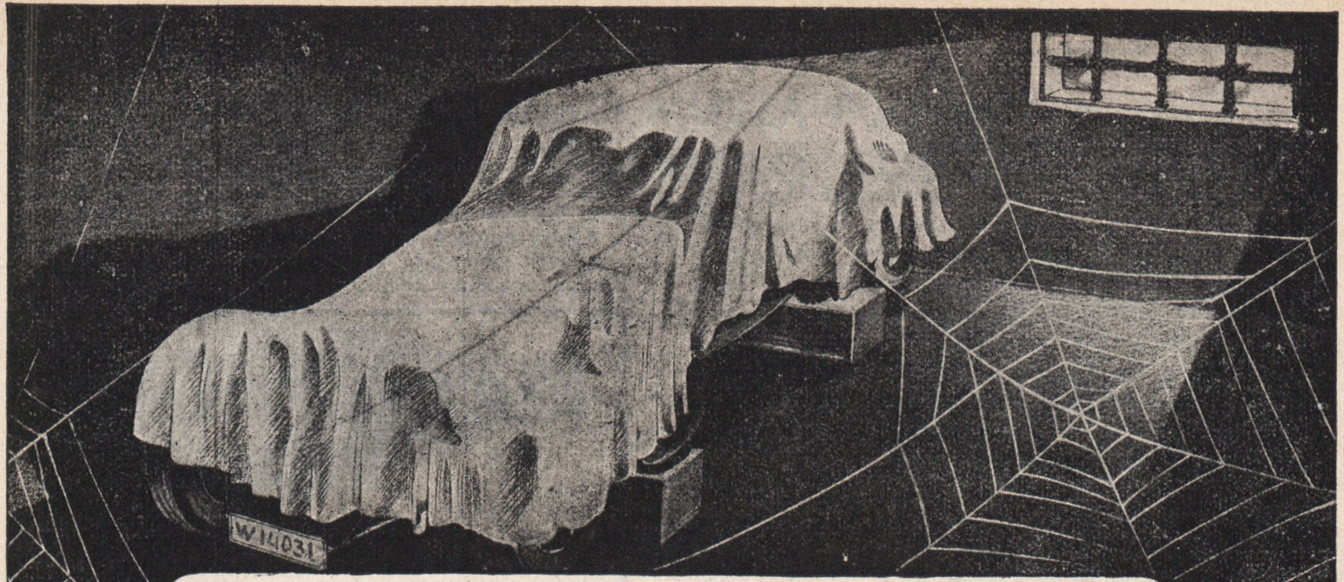
„Autobusy Powiatowe“ uruchomiły nową linię autobusową Warszawa—Jabłonna. Autobusy odchodzą z pl. Weteranów 1863 r. z przed parku Praskiego i zatrzymują się na przystankach: Pelcowizna, Żerań, Piekiełko, Wiśniewo, Henryków, Dąbrówka, Buków i Buchnik. Ogółem kursuje codziennie w jedną i drugą stronę po 24 wozy.

ZJAZD PRZEDSTAWICIELI MIAST WOJEWÓDZTW WSCHODNICH W WILNIE

W okresie 5—6 grudnia r. b. odbędzie się w Wilnie Zjazd Przedstawicieli Miast Województw Wschodnich.

Na powyższym zjeździe będą między innymi omówione zagadnienia związane z turystyką. Podstawą do dyskusji na ten temat będzie referat wiceprezesa Związku Propagandy Turystycznej Ziemi Wileńskiej Adama Tańskiego p. t. Zagadnienie rozwoju turystyki na wschodnich ziemiach Rzeczypospolitej.

Prócz tego ekonomiczne znaczenie turystyki będzie uwydatnione również i w innych referatach. Stan gospodarczy i finansowy miast oraz plany inwestycyjne muszą w zakresie swych potrzeb i dezyderatów uwzględniać aktualne dezyderaty turystyczne.

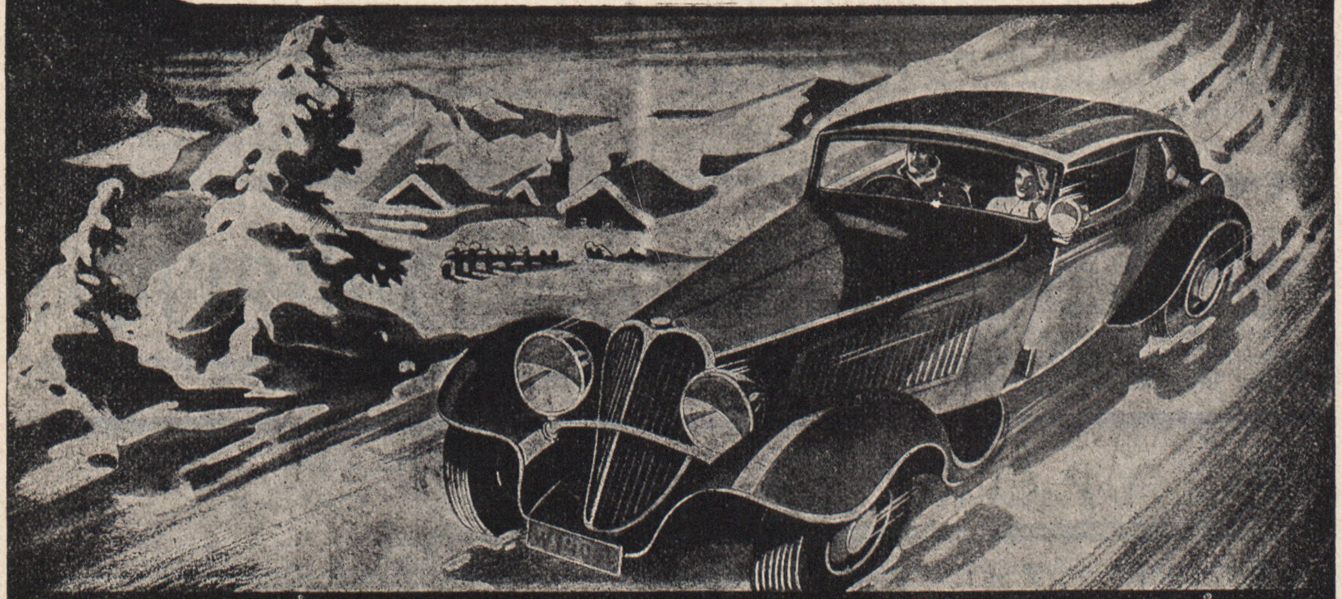


Zimowy sen . . .

samochodu — to skutek stosowania nieodpowiedniego oleju. Aby go uniknąć, należy przed nadejściem chłodów napełnić silnik właściwym olejem.

Mobiloil Arctic — niezrównany w jakości olej zimowy — gwarantuje pewną i niezawodną jazdę w porze zimowej. Umożliwia on szybki i łatwy start przy mrozie i doskonale smaruje po rozgrzaniu silnika.

Doświadczeni automobiliści w zimie stosują wyłącznie Mobiloil Arctic.



GARGOYLE **Mobiloil Arctic**

VACUUM OIL COMPANY S. A.

Z AKCJI MOTORYZACYJNEJ

Pojazdy mechaniczne nowej montowni Lilpop, Rau i Loewenstein w Warszawie, montując samochody Chevrolet i Opel, zostały zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji równouprawnione w przywilejach rejestracyjnych i koncesyjnych z innymi samochodami pochodzenia krajowego. Samochody te więc mogą być obecnie nabywane przez instytucje rządowe, samorządowe i t. p., jak również przez koncesjonowane przedsiębiorstwa, trudniące się zarobkowym przewozem towarów i komunikacją autobusową.

ROZWÓJ ZALESZCZYK

Odbyło się w ostatnim czasie zebranie obywatelskie w sprawie założenia spółki mającej na celu budowę hotelu-pensjonatu, któryby był reprezentacyjnym gmachem uzdrowiska. Wybrano komitet z pięciu członków pod przew. starosty powiatowego, który ma opracować projekt statutu spółki oraz poczynić starania o uzyskanie odpowiednich kredytów.

Komisja Uzdrowiskowa przystąpiła do budowy drugiego skrzydła pawilonu na plaży „Słonecznej“ w Zaleszczykach, który pomieści kabiny i szatnię dla kąpiących się oraz plażę dla kąpieli słonecznych.

ULGI DLA AUTOMOBILISTÓW JADĄCYCH DO WĘGIER

Samochody wyjeżdżające na podstawie tryptyku do Węgier, opłacały podatek samochodowy, gdy przebywały na Węgrzech dłużej niż 30 dni. Pierwsze 30 były wolne od podatku, poczym opłata wynosiła miesięcznie po 20 pengö za każdy następny dzień pobytu.

Obecnie zniżono tę opłatę w ten sposób, że pierwsze 30 dni są wolne jak dawniej od podatku, a za każdy następny dzień płaci się po 1 pengö dziennie bez względu na długość pobytu.

RECENZJE

Ukazała się w sprzedaży książka, p. Ksawerego Zdańskiego p. t. „Przyczynki do dziejów Powiatu Brzesko-Litewskiego i Ziem nim objętych“, (stron 132 z mapą, Warszawa — Gebethner i Wolff).

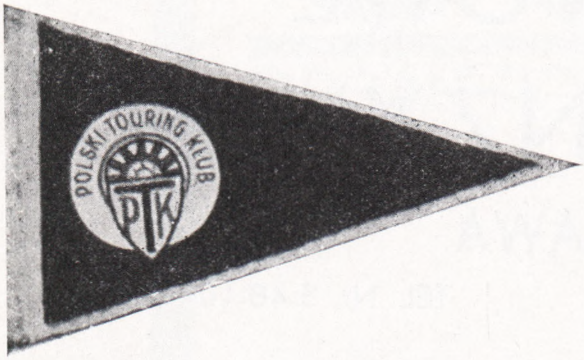
Autor, opierając się na źródłowych danych opisuje bardzo zajmująco dzieje powiatu brzesko-litewskiego, podając jego historię polityczną i społeczną.

Praca p. K. Zdańskiego poza jej wartością naukową, jaką przedstawia dla historyka jest również interesującym dziełem dla turysty, odnoszącego się ze specjalnym sentymentem do naszych Ziem Wschodnich.

Opisy miejscowości i majątków, ujęte w alfabetyczny spis ułatwiają zorientowanie się w terenie i dokładne poznanie historii powiatu Brzesko-Litewskiego.

TREŚĆ ZESZYTU:

WSZYSCY AUTOMOBILIŚCI MUSZĄ POSIADAĆ ODZNAKI POLSKIEGO TOURING KLUBU!



Chorągiewka klubowa do samochodu lub motocykla (proporczyk) barwy czerwonej z wąskim białym brzegiem, z wszytą lub drukowaną odznaką klubu. Rozmiar proporczyka, mającego formę podłużnego trójkąta wynosi: 30 cm. wzdłuż linji trójkąta, i 16 cm. u podstawy trójkąta (nasada proporczyka); rozmiar odznaki na proporczyku—7 cm. średnicy koła. **Cena chorąg. zł. 3.—**



Odznaka do samochodu lub motocykla (sztyca), metalowa, emaljowana, koloru srebrnego. Rozmiar sztycy wynosi 8 cm. średnicy koła. Cena odznaki masywnej, dwustronnej **wynosi zł. 30—,** zaś odznaki lekkiej (na chłodnicę) wynosi **zł. 18.—**



Znak klubowy do czapki, haftowany o rozmiarze 4 x 4,5 cm. Koło Samochodowe srebrne; tarcza biała, litery P i K złote, litera T czerwona. U dołu dwie gałązki złote. **Cena znaku zł. 6.—**

Mała odznaka do ubrania (noszona w klapie), o średnicy 15 mm., koloru srebrnego. **Cena odznaki srebrnej zł. 6.—, cena odznaki srebrzonej — zł. 3.—**



POWYŻSZE ODZNAKI P. P. CZŁONKOWIE MOGĄ NABYWAĆ W BIURZE
Polskiego Touring Klubu
Warszawa, Kredytowa 5.

TOURING

podaje najciekawsze i najaktualniejsze wiadomości turystyczne i samochodowe z kraju i ze świata i ukazuje się w drugiej połowie każdego miesiąca.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04, P. K. O. konto Nr. 12363.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 6.—, półrocznie zł. 3,00.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 2. Tel. 11-40-45.